

AVIATION

Preclearance

Agreement Between the UNITED STATES OF AMERICA and CANADA

Signed at Toronto January 18, 2001

with

Annexes

and

Agreed Minute



NOTE BY THE DEPARTMENT OF STATE

Pursuant to Public Law 89—497, approved July 8, 1966
(80 Stat. 271; 1 U.S.C. 113)—

“ . . . the Treaties and Other International Acts Series issued under the authority of the Secretary of State shall be competent evidence . . . of the treaties, international agreements other than treaties, and proclamations by the President of such treaties and international agreements other than treaties, as the case may be, therein contained, in all the courts of law and equity and of maritime jurisdiction, and in all the tribunals and public offices of the United States, and of the several States, without any further proof or authentication thereof.”

CANADA

Aviation: Preclearance

*Agreement signed at Toronto January 18, 2001;
Entered into force May 2, 2003.*

With annexes.

And agreed minute.

AGREEMENT
ON AIR TRANSPORT PRECLEARANCE
BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA
AND
THE GOVERNMENT OF CANADA

The GOVERNMENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA and the GOVERNMENT OF CANADA, hereinafter "the Parties",

CONSIDERING that preclearance facilitates air travel between the two countries and is of mutual benefit to both Parties;

CONSIDERING that preclearance should be continued (and established) for eligible flights at various locations in Canada and the United States, where the facilities and other conditions are adequate to enable the Canadian and the United States inspection agencies to carry out their missions, with respect to the examination and inspection of passengers and their possessions, aircraft crew, baggage and aircraft stores entering Canada and the United States;

COGNISANT of the reciprocal nature of this Agreement;

COMMITTED to a high standard of service and fair and equitable treatment of air carriers and passengers;

DESIRING to build upon the Air Transport Preclearance Agreement between the Government of Canada and the Government of the United States signed at Ottawa, May 8, 1974, as amended, and taking into account the related exchanges of documents between the Parties since 1995,

AGREE as follows:

Article I
Definitions

For the purposes of this Agreement:

1. "Preclearance area" means the limited and operationally contiguous part of an airport terminal designated by the Host Party within which preclearance officers exercise specified powers and authorities. It consists of an area containing: the queuing area used exclusively for preclearance purposes clearly demarcated in front of the primary inspection area; inspecting Party primary and secondary examination areas; the departure lounges for flights bound for the territory of the inspecting Party; connecting corridors and all designated conveyances for precleared passengers used for the transportation of passengers between sterile areas of terminals or from the terminal to the departing aircraft (e.g. buses). When travellers cannot board a departing aircraft by means of a connecting corridor or designated conveyance, the preclearance area shall also include a clearly demarcated area leading to that aircraft for the period of time during which boarding takes place;

2. "Host Party" means the Party from whose territory passengers and goods destined to the territory of the other Party are precleared;
3. "Air industry" means scheduled and charter air carriers and airport authorities;
4. "Intransit preclearance area" means all or part of a preclearance area that is used for intransit preclearance;
5. "Inspecting Party" means the Party responsible to preclear passengers and goods destined to its territory on the territory of the other Party;
6. "Preclearance officer" means an officer designated by the Inspecting Party to carry out preclearance;
7. "Preclearance" means the procedure of conducting in the territory of one Party, examination and inspection required for entry/admission into the territory of the other Party;
8. "Goods" includes, *inter alia*, personal effects, wares of any description, means of transport, animals and plants and their products, and any document in any form, but excludes currencies and monetary instruments;
9. "Preclearance facility" means the physical inspection infrastructure including offices and administrative areas, as well as equipment, required for processing passengers and their goods;
10. "Intransit preclearance" means the preclearance of passengers and their goods coming from third countries who do not enter formally the Host Party's territory;
11. "Inspection agency" means any agency of one Party responsible for the preclearance of passengers and their goods in the territory of the other Party;
12. "Host Party Officer" means any person authorized by the Host Party's law to conduct a search;
13. "Law enforcement officer" means, for the Government of Canada, Canadian peace officers who are authorized to carry weapons and make arrests as well as members of the Royal Canadian Mounted Police; and, for the Government of the United States, U.S. federal, state and local law enforcement officers;
14. "Eligible flight" means a commercial flight of any size aircraft, scheduled or passenger charter, including ferry flights. Private aircraft flights, air taxi-type operations and state aircraft flights are not included;
15. "Post-clearance" means clearance of passengers and goods in the territory of the Inspecting Party.

Article II
Preclearance Area and The Laws Applicable

1. The Host Party, before designating a preclearance area, shall consult with the participating air industry in order to seek their recommendations on the precise location of preclearance and intransit preclearance areas.
2. The Host Party shall consult with the Inspecting Party with respect to the designation of the preclearance area.
3. In view of the fact that the law of the Host Party applies in the preclearance area and that preclearance officers of the Inspecting Party must also administer the Inspecting Party's laws, referred to in paragraph 6, preclearance shall be carried out in a manner consistent with the laws and constitutions of both Parties.
4. Only persons who are travellers en route to the Inspecting Party's territory or any person or category of persons designated or authorized by the Host Party in consultation with the Inspecting Party shall enter a preclearance area.
5. Every traveller who enters a preclearance area shall be required to report to a preclearance officer without delay, to report goods in his/her possession or goods that form part of their baggage and to present these goods as required.
6. The Inspecting Party may conduct preclearance operations/activities at preclearance areas in the airports of the Host Party in order to assure that persons and goods entering the territory of the Inspecting Party conform to its laws concerning customs, immigration, public health, food inspection and plant and animal health as these laws apply to preclearance to the extent they are not considered criminal.
7. The Inspecting Party shall have the right to refuse admission of persons and goods destined to its territory.
8. The Inspecting Party shall be authorized to administer its civil fines and monetary penalties on travellers except when the Host Party institutes penal proceedings with respect to the same act or omission.
9. Goods that are required as evidence of an offence proceeding to a resolution in a court of the Host Party, as well as those which are required by law to be dealt with in accordance with the Host Party law, shall be retained by the Host Party to be dealt with in accordance with its laws and international agreements between the Parties.
10. Nothing in this Agreement affects the rights of the Inspecting Party to enforce its civil and criminal laws in its own territory.
11. The Parties shall establish mutually acceptable standard operating procedures concerning preclearance.

12. Nothing in this Agreement affects the rights and obligations of the parties under other international agreements.

13. Activities under this Agreement are subject to the availability of appropriated funds.

14. The Parties shall implement this Agreement in a non-discriminatory and transparent manner consistent with the provisions of this Agreement.

Article III Preclearance Locations

1. United States preclearance shall be continued at airports where preclearance is conducted on the date of entry into force of this Agreement, as indicated in Annex IV. Other U.S. and Canadian preclearance may be established at airports in Annex IV in accordance with the criteria below.

2. Each Party shall take account of the following criteria when considering establishing preclearance, including at multi-terminal complexes:

(a) the airport authority requests preclearance;

(b) the airport authority attests that funding (consistent with the terms of Article IX Cost of Preclearance) is available for construction, operation and maintenance of the preclearance facility. The facility must be acceptable to the Inspecting Party. The requirements of the Inspecting Party shall be in accordance with its applicable inspection guidelines, unless clear reasons exist for modification. Where the Inspecting Party is the United States, the U.S. Department of Transportation Airport Federal Inspection Facilities Guidelines shall apply. Those facilities used by officers of the Host Party are subject to approval by the Host Party;

(c) the airport authority and participating airlines agree that sufficient trans-border traffic exists to make feasible the efficient operation of a preclearance facility, taking into account available inspection technologies and procedures.

3. In developing or modifying its inspection facility requirements, the Inspecting Party shall consider the views of the Host Country airlines and airport authorities. For the United States, these shall be expressed through Host Country representation on the U.S. Department of Transportation Federal Inspection Facilitation Committee.

4. Where modifications to preclearance facilities are essential to achieve compliance with requirements of one or both of the Parties, the requesting Party shall consult with the airport authority and establish a reasonable time frame for compliance by the airport authority.

5. Intransit preclearance shall be implemented as set out in Annex I.
6. A decision to terminate services at an existing location shall be a joint decision by written agreement of the Parties based upon a sustained and substantial decrease in traffic and after consultation with airport authorities and air carriers.
7. Addition of preclearance at a new location shall be by written agreement of the Parties.
8. Preclearance at any airport shall be contingent upon:
 - (a) the airport authority providing the high standard of security in the preclearance area as set forth in Annex II for preclearance personnel of the Inspecting Party;
 - (b) the airport authority taking all appropriate steps to protect the preclearance area and facility and the contents therein including official archives and documents maintained and used by the inspection agencies against any intrusion or damage and to prevent any disturbance of the peace on the premises;
 - (c) the airport authority ensuring that it has an airport security program that maintains the sterility of the preclearance area and restricts access to the preclearance area to authorized personnel only. A local consultative mechanism to address security concerns within the preclearance area shall be established at each airport with participation from the Inspecting Party. In determining who may have access to the preclearance area, the airport authority shall consult regularly with the appropriate local personnel of the Inspecting Party and give full consideration to the views expressed;
 - (d) the airport authority establishing, implementing and maintaining a plan for coordinating air carrier requests for preclearance of flights with appropriate personnel of the Inspecting Party at least 60 days in advance of the requested preclearance operations in accordance with Annex V.

9. If an airport authority fails to meet these conditions and the Inspecting Party considers that as a result its operations are at risk, that Party may request immediate consultations. Failure to reach a satisfactory resolution within 15 days may result in the Inspecting Party suspending the operation under discussion. When justified by an emergency, the Inspecting Party can take interim action prior to the expiry of 15 days.

Article IV Host Party's Obligations

1. Where preclearance is conducted in the territory of the Host Party, the Host Party shall permit the Inspecting Party:

(a) to carry out, within the preclearance area, preclearance of travellers, their baggage, goods in their possession or goods that form part of their baggage destined to the territory of the Inspecting Party;

(b) to inspect aircraft and aircraft stores destined to the territory of the Inspecting Party;

(c) to determine the procedures under which the inspections will be carried out and the utilisation of human resources.

2. The Host Party shall ensure appropriate law enforcement assistance to the Inspecting Party's preclearance officers in accordance with this Article and Annex II.

3. Only the Host Party shall have the authority to conduct strip (body) searches and more intrusive searches.

4. Within the preclearance area, the Host Party shall:

(a) authorize the Inspecting Party's preclearance officers to conduct frisk searches (pat downs) of travellers for preclearance purposes, and, in situations of danger to human life and safety, of any person entering the preclearance area;

(b) authorize the Inspecting Party's preclearance officers to detain travellers or persons referred to in subsection (a) of this paragraph for transfer to the appropriate authorities of the Host Party;

(c) authorize the presence of a preclearance officer from the Inspecting Party while a Host Party officer is conducting a strip (body) search. A preclearance officer shall not be permitted to observe a strip (body) search being performed on a member of the opposite sex. If no preclearance officer of the same sex is available, the preclearance officer may authorize any suitable person of the same sex to observe the search;

(d) authorize the Inspecting Party's preclearance officers who act on reasonable grounds to use as much force as is necessary to perform their preclearance duties under the Agreement. The preclearance officer may not use force that is intended or is likely to cause death or cause grievous bodily harm, unless the officer believes on reasonable grounds that it is necessary for self-preservation or the preservation of anyone in the preclearance area from death or grievous harm.

5. (a) Within the preclearance area in Canada:

(i) a preclearance officer shall be required to inform a traveller of his or her right to be taken before a senior officer before performing a frisk search (pat down), unless the officer suspects on reasonable grounds that the person is carrying something that would present a danger to human life or safety. The senior officer may direct the traveller to be searched only if that senior officer suspects on reasonable grounds that such a search is necessary;

(ii) a preclearance officer shall perform a frisk search (pat down) of a traveller of the opposite sex only if the officer suspects on reasonable grounds that the person is carrying something that would present a danger to human life or safety. If no officer of the same sex as that of the traveller is available, the preclearance officer may authorize any suitable person of the same sex as that of the traveller to perform the search.

(b) Within the preclearance area in the United States, and consistent with Article II(3), a preclearance officer shall conduct a frisk search (pat down) in accordance with the law and regulations in force in the United States and Canada.

6. The Host Party shall authorize preclearance officers of the Inspecting Party to examine and, in the preclearance area, seize, and detain goods and cause their forfeiture. Subject to further agreement between the Parties, currency and monetary instruments are not among goods that can be seized or forfeited.

7. The Host Party shall retain and control goods for which the possession, import, export or handling is prohibited under the Host Party laws.

8. Outside a preclearance area, the Host Party shall authorize preclearance officers:

(a) to examine an aircraft that is subject to preclearance, including goods, currency and monetary instruments that are in, or that are to be loaded onto, that aircraft;

(b) after completion of the examination, to request that a traveller or goods be sent to a preclearance area to ensure compliance with the requirements of the Inspecting Party;

(c) to request that a Host Party law enforcement officer escort the traveller and their goods to the preclearance area if a traveller refuses to return to the preclearance area.

9. The Host Party shall provide training as necessary for preclearance officers on its laws and regulations which pertain to preclearance.

Article V
Inspecting Party's Obligations and Authorities

1. On the territory of the Host Party, the Inspecting Party shall:

- (a) provide a high level of service to the travelling public and efficient preclearance operations;
- (b) provide a sufficient number of preclearance officers, supported by technologies, to carry out with reasonable speed and efficiency preclearance of travellers and their goods, crew, baggage and aircraft stores on eligible flights of carriers to which preclearance has been extended;
- (c) give consideration to using flexible practices and operating procedures, which may improve the efficiency of preclearance or address temporary disruptions;
- (d) make best efforts to secure resources if additional staff and other resources are required to operate preclearance approved by both Parties;
- (e) consider requests from air carriers and airports to improve their operational efficiency through flexible procedures that meet the controls and sterility standards established by the Inspecting Party and are consistent with the efficient use of preclearance personnel and resources; and
- (f) give notice 90 days in advance of reductions in service to the appropriate airport authorities and to the Host Party.

2. The provisions set forth in Annex V shall be applied in determining the flights for which preclearance is authorized by the Inspecting Party.

3. The Inspecting Party has the right:

- (a) in any case where required under its law, to deny preclearance to flights;
- (b) to require post-clearance as it deems necessary of any aircraft, passenger or passengers and their goods on any flight that has been precleared. Any flight that is diverted or required to be post-cleared shall be given preferential treatment for the purposes of post-clearance inspection;
- (c) to preclear eligible flights only if passengers can be routed through the designated preclearance area;
- (d) to decline to conduct preclearance on any air carrier until that air carrier has satisfied the Inspecting Party that it is permitted to deny carriage to anyone failing to submit to a preclearance inspection and to anyone who, having submitted to such inspection, is found ineligible by inspection agencies to board a precleared flight; and

(e) to deny intransit privileges to any air carrier, which would not otherwise be authorized by its civil aviation authorities to fly to its territory.

4. A preclearance officer may order anyone found in a preclearance area to report to the officer or leave the area.

5. A preclearance officer shall also have the right to refuse to preclear travellers and their goods if the travellers do not satisfy the preclearance officer that they can be admitted or that their goods can be imported to the Inspecting Party's territory.

6. At any stage of the preclearance process, the Inspecting Party shall permit travellers to leave the preclearance area unless the traveller is detained.

7. The Inspecting Party shall:

(a) dispose of goods, that neither Party or passenger retains, in accordance with the procedures established by the Host Party;

(b) detain and transfer to the Host Party without delay any goods which the Host Party has made known explicitly to the Inspecting Party that the import, export, possession or handling of is illegal in the Host Party's territory;

(c) make goods that are forfeit to the Inspecting Party during preclearance subject to appeal procedures in the territory of the Inspecting Party.

8. A preclearance officer may examine currency and monetary instruments that are found in a preclearance area.

9. The Inspecting Party shall not detain the traveller within the preclearance area for more than a reasonable time as necessary for an appropriate Host Party Officer to take custody of the traveller if further proceedings are required.

10. The Inspecting Party shall not be responsible for costs associated with travellers obtaining advice from legal counsel.

11. In a preclearance area, the Inspecting Party shall ensure that information provided by the Host Party, e.g., signage, brochures and/or other communication materials outlining the rights and obligations of travellers, is readily available.

Article VI

Intransit Advance Passenger Information

1. The provision of advance passenger information under this Agreement is required for intransit preclearance purposes only for any person travelling by aircraft to the Inspecting Party's territory and whose travel route provides for arrival in the Host Party's territory in an intransit area and shall be limited to the elements set out in Annex III.

2. Both Parties shall take all reasonable steps to ensure that such data under their control shall be protected from loss, misuse, unauthorized access, or disclosure.
3. A preclearance officer shall use advance passenger information for intransit preclearance only for the purpose of border security screening.
4. A preclearance officer shall destroy specified passenger information within 24 hours after the officer obtains it, unless the information is reasonably required for the administration or enforcement of the laws of one or the other Party.
5. Such information transferred by the air carriers to the preclearance officer and retained beyond 24 hours may be made available, upon request, to the person to whom it pertains.
6. Advance Passenger Information System (APIS) data elements listed in Annex III shall be transmitted, if so required by the Inspecting Party, by the air carrier with a minimum sufficiency rate to a preclearance officer in order to obtain intransit preclearance for its passengers. The non-transmission of elements of information listed in Annex III for a particular flight that would otherwise be normally provided, may give grounds to the Inspecting Party to suspend the intransit preclearance process for that flight.
7. Occasional failure to provide any particular item(s) of Passenger Name Record information shall not be considered grounds for denial of intransit preclearance. However, consistent failure to provide the same element(s) of information will subject the carrier to suspension from the intransit preclearance program.
8. Subject to the foregoing, new participants shall be required to provide all data elements of Annex III.

Article VII
Role of Airport Authorities

Where preclearance exists in the territory of a Party, that Party shall ensure that:

- (a) the airport authority permits the installation and operation by the Inspecting Party of such communications and other modern inspection aids as are required;
- (b) the airport authority ensures that preclearance and intransit preclearance areas will be clearly demarcated;
- (c) the airport authority ensures that there will be no public access to the area designated as "preclearance area" by allowing only travellers destined for the Inspecting Party's territory and authorized personnel to enter this area;

(d) the airport authority posts signs and makes available information regarding the rights and obligations of travellers in a preclearance area;

(e) the airport authorities provide adequate facilities for the operation of intransit preclearance.

Article VIII
Participation of Air Carriers

1. The Inspecting Party shall permit each air carrier the option to use preclearance or post-clearance for flights subject to the following conditions:

(a) If an air carrier applies for preclearance, it shall use the procedures for all of its flights on a given route unless the Inspecting Party agrees otherwise. For limited adjustments to seasonal schedules in accordance with Annex V (1), the Inspecting Party shall consider 30 days notice of schedule changes given to the appropriate agency of the Inspecting Party as sufficient at locations where other routes or carriers are being precleared. The Inspecting Party retains the discretion for further reasonable delay before compliance in order to obtain or reduce personnel or facilities required by the anticipated changes in service or for shorter delay if resources permit;

(b) An air carrier desiring to withdraw entirely from preclearance at any location must give notice 90 days in advance to both Parties. However, if neither Party objects, the air carrier may withdraw sooner. To withdraw from preclearance only in respect to one or more eligible routes, the Inspecting Party may require reasonable notice be given to the inspection agencies.

2. The Host Party, after having agreed to an intransit passenger facility at any airport, shall ensure that the airport makes available the intransit process to all carriers that have agreed to participate in the program.

3. Passenger charter flights shall not be eligible for intransit preclearance except with respect to those passenger charter flights that are engaged in commercial passenger traffic in the territory of the Host Party (i.e. those making more than a technical stop).

4. Cargo services shall not be eligible under this Agreement.

5. A Party shall notify the other Party as to whether it requires, for intransit preclearance purposes, advance passenger information from air carriers. If the Inspecting Party requires such information, the Host Party shall take such steps as are necessary so that air carriers are authorized to send advance passenger information as specified in Annex III.

Article IX
Cost of Preclearance

1. The cost of preclearance services shall be allocated in accordance with the following principles:

- (a) Neither Party shall be responsible for additional cost attributable to preclearance facilities;
- (b) The Inspecting Party shall be responsible for normal cost of its inspection personnel and may charge appropriate inspection user fees.

2. For user fee purposes, third country passengers in transit to the Inspecting Party territory shall be treated as having arrived from the country of the last port of embarkation. They shall therefore be subject to user fees normally applied by the Inspecting Party for the services in the territory of the Inspecting Party.

Article X
Authorities and Protection of Preclearance Officers

1. A preclearance officer shall enjoy immunity from the civil and administrative jurisdiction of the Host Party with respect to acts performed or omitted to be performed in the course of his/her official duties.

2. The Host Party may request the removal of a preclearance officer who abuses his/her official position.

3. It shall be a defence to criminal actions brought against a preclearance officer that his/her actions were authorized by this agreement, based upon reasonable grounds and, where applicable, executed with reasonable force.

4. A civil action in respect of anything that is, or is purported to be, done or omitted to be done within the scope of his/her duties by a preclearance officer may be brought against the United States to the extent the United States is not immune under the State Immunity Act. Defences available under Canadian or provincial law, including procedural and substantive defences, remain available to the United States.

5. A civil action in respect of anything that is, or is purported to be, done or omitted to be done within the scope of his/her duties by a preclearance officer may be brought against Canada to the extent Canada is not immune under the Foreign Sovereign Immunities Act. Defences available under U.S. federal and state law, including procedural and substantive defences, remain available to Canada.

Article XI
Benefits to Preclearance Officers

1. Each Party shall provide to the preclearance officers of the other Party at airports in the Host Party territory an employment authorization exclusively for preclearance officers to assist in identifying them as agents of the Inspecting Party and an identification card to preclearance officers and accompanying family dependents. Bearers of this documentation shall be distinguished as employees of the Inspecting Party assigned to duty in the Host Party territory under the terms of this Agreement.
2. Bearer(s) of this documentation in paragraph 1 above, for the duration of their assignment in the Host Party territory, shall be granted tax-free and duty-free benefits with respect to the payment of federal excise duties and taxes, and customs duties on goods for personal consumption, in reasonable quantities brought into the Host Party territory.
3. Family dependents of preclearance officers shall be exempted from employment and education authorization fees.

Article XII
Consultations

1. Local airport mechanisms shall be used to address local issues. Issues which cannot be resolved at the local level shall be referred to the Preclearance Consultative Group.
2. The Parties shall establish a Preclearance Consultative Group consisting of representatives of the federal governments of both Parties. The Preclearance Consultative Group shall meet on a regular basis, at least annually, to review any issues related to this Agreement.
 - (a) The Preclearance Consultative Group shall conduct a joint review of the intransit preclearance program six months after the entry into force of this Agreement and at least every two years thereafter. This joint review may consider, among other issues, concrete options for addressing the challenges of accommodation, security and sterility, and any problems in implementing the Agreement;
 - (b) Other interested groups, including the air industry, may attend portions of the Preclearance Consultative Group meetings by consensus of the Parties;
 - (c) The Preclearance Consultative Group shall commence consultations within 30 days of the receipt of the request unless otherwise agreed between the members;
 - (d) Where the Preclearance Consultative Group fails to resolve a matter within 30 days from commencement of consultations unless otherwise agreed between the Parties, the affected Party may request a meeting of the Parties.

3. At any time, either Party may request consultations regarding any portion of this Agreement. Such requests may include but not be limited to changes in domestic law or any other matter a Party considers will affect the interpretation, application or implementation of this Agreement.

(a) On matters which the requesting Party states to be urgent, such consultations between the Parties shall commence within 15 days of the date of the request, or in accordance with Article III paragraph 9, or as agreed between the Parties;

(b) Consultations on other issues shall commence within 30 days of the request unless otherwise agreed between the Parties.

4. The Parties agree that if a court or tribunal should order that any preclearance activity or operation be contrary to the laws or Constitution of either Party, the Parties shall consult on how to proceed.

5. Both parties agree to exchange appropriate statistical information including that which can be used as part of the joint review process.

6. As appropriate, either Party may engage the services of an independent contractor to conduct surveys regarding preclearance in the departure lounge. The result of the survey will be provided to both Parties.

Article XIII Entry into Force

1. This Agreement shall enter into force upon an exchange of notes following the completion of all necessary internal procedures of the Parties. The Annexes constitute an integral part of this Agreement.

2. This Agreement and its Annexes may be amended by written agreement of the Parties. Upon entry into force, this Agreement shall supersede the Agreement between the Government of the United States of America and the Government of Canada on Air Transport Preclearance, signed at Ottawa, May 8, 1974, as amended.

3. This Agreement shall continue in force unless terminated by either Party giving one year's notice in writing to the other Party.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, duly authorized by
their respective Governments, have signed this Agreement.

DONE in two originals at Toronto, this 18th day of
January, 2001, in the English and French languages, all
texts being equally authentic.

FOR THE GOVERNMENT OF THE
UNITED STATES of AMERICA:

FOR THE GOVERNMENT of CANADA:

Annex I
Intransit Preclearance Program

1. U.S. intransit preclearance operations shall:

(a) be implemented in Vancouver, Toronto, Terminals 2 and 3, and in Montreal's Dorval Airport;

(b) be implemented at Calgary Airport on or after January 1, 2001 upon notification by the airport authorities that the facilities are ready for implementation of intransit preclearance.

2. Other Canadian airports with current U.S. preclearance programs (e.g. Edmonton, Winnipeg and Ottawa) subsequently shall be eligible for intransit preclearance. If the U.S. Inspection agencies and the local airport authorities find that the commitment of additional staff and other resources needed to open new intransit preclearance facilities at these airports is disproportionate to expected traffic volumes, they shall make a recommendation to both Parties who shall decide how to proceed.

3. Sympathetic consideration will be given to other requests for intransit preclearance services from U.S. and Canadian airports, if they obtain preclearance.

Annex II
Security Arrangements

1. Both Parties agree that at any preclearance site it is essential, for the security of their personnel and the preclearance operations, to have a high standard of security including the presence of armed law enforcement officers during hours of operation. In the case of preclearance facilities located on Canada's territory, the following provisions shall apply:

(a) Canada shall ensure a high standard of security for U.S. preclearance personnel, including the continuous presence of armed Canadian law enforcement officers during hours of operation at U.S. preclearance facilities processing over one million passengers per year. The continuous Canadian armed law enforcement presence standard shall apply to U.S. preclearance facilities at Vancouver and Montreal and the terminals at Toronto. Future airports to benefit from preclearance shall meet the above standard unless both Parties mutually agree on a different standard.

(b) In regard to smaller Canadian airports, the United States agrees to accept a more flexible standard requiring both a timely armed response and recurring armed patrols during non peak hours. Specifically, for Canadian airports/terminals where U.S. Preclearance facilities process less than one million passengers per year, upon entry into force of the Preclearance Act, Canada shall ensure a standard which includes the continuous armed presence only during peak hours, as determined jointly by the U.S. Inspection agencies and the airport authorities. During non peak hours the standard shall include:

(i) armed law enforcement patrols through the preclearance area every 15-30 minutes; and

(ii) an armed response time less than three minutes to emergency calls from the U.S. Inspection agencies. If there is any dispute about what constitutes an emergency, the U.S. Inspection agencies and the airport authorities shall consult to resolve this promptly. It is understood that the responsible armed law enforcement officer will be stationed at the airport.

(c) In the case of Edmonton and Winnipeg Airports, a continuous armed presence shall be provided for a single daily peak period not exceeding 3½ hours. It is understood that at these airports current peak hours do not exceed 3½ consecutive hours. If there are significant changes to these peak hours, the U.S. Inspection agencies and the airport authorities shall consult.

(d) In the case of Ottawa Airport, a continuous armed presence shall be provided for a single daily peak period not exceeding 3½ hours. At other peak times at Ottawa, armed law enforcement patrols shall be conducted through the preclearance area every 10-15 minutes. If there are significant changes to these peak hours, the U.S. Inspection agencies and the airport authorities shall consult.

(e) The Canadian armed law enforcement presence may be met by co-location of Canadian armed law enforcement officers within preclearance areas if:

(i) the co-located officers are responsible for responding to emergency calls from preclearance personnel;

(ii) an armed officer is present in the office or the preclearance area during all preclearance facility hours of operation, except possibly during emergencies;

(iii) the armed officer has a clear view of the preclearance area from his/her office; and

(iv) an armed officer makes frequent patrols (every 15-30 minutes) through the preclearance area.

2. In the case of preclearance facilities located on the United States' territory, the United States shall ensure a high standard of security for Canadian preclearance personnel, including the presence of armed U.S. law enforcement officers during hours of operation at these preclearance facilities. The specific provisions applicable for each location shall be determined after consultations prior to the establishment of a preclearance facility but shall not in any way be less than those stipulated above.

Annex III
Intransit Advance Passenger Information

Both Parties agree that intransit advance passenger information will be limited to the following data elements:

Advance Passenger Information System (APIS) DATA:

Passenger's name
Date of birth
Citizenship/nationality/document-issuing country
Gender
Passport number/document number

Passenger Name Record (PNR) DATA:

Reservation date
Go show (no reservation)
Travel Agency/Agent
Date of issue of ticket
Exchange ticket
Ticketing time/Pre-departure
Ticket number
One-way tickets
Open ticket
Originating city/country
Itinerary cities
Carrier (latest segment)
Carrier (all segments)
Flight number
Destination
Date of travel
Seat assignment
Number of checked bags
Baggage tag number
Class of service
Seating preference
Record locator number
Phone numbers
Addresses
Form of payment
Paid by another
Gaps in itinerary
Routing information
Electronic ticket information

Annex IV
Preclearance Locations

1. Those airports at which preclearance exists are indicated by an asterisk. Either Party will give early consideration for preclearance at additional airports listed below or any other airports in accordance with the standards established in Article III.

2. In the United States:

Boston	Los Angeles
Chicago	Miami
Cleveland	Newark
Dallas/Ft. Worth	New York
Denver	San Francisco
Honolulu	Tampa
Houston	

3. In Canada:

Calgary*	Quebec
Edmonton*	Toronto*
Halifax	Vancouver*
London	Victoria
Montreal*	Winnipeg*
Ottawa*	

Annex V
Coordination of Preclearance Services

Recognizing the intent of the Air Transport Agreement between the Government of the United States of America and the Government of Canada signed at Ottawa, February 24, 1995 to promote a thriving aviation market between the two countries, to enhance access to the Parties' respective cities and to promote transborder air services to the fullest extent possible;

Recognizing the development of the transborder market since the signing of that Agreement;

Recognizing that the Inspecting Party's inspection agencies face resource constraints that may affect their ability to meet all carrier requests for additional preclearance services;

The Parties agree that:

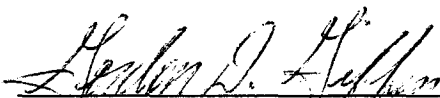
1. Consistent with Article III (8) (d), for preclearance purposes, airport authorities and air carriers shall coordinate with the Inspecting Party with respect to air carriers' proposed seasonal schedules and new flights, no less than 60 days in advance of their implementation. For subsequent limited adjustments to seasonal schedules, Article VIII (1) (a) shall apply.
2. The Inspecting Party shall endeavor to accommodate all requests for preclearance when such requests are made in the timeframes specified in paragraph (1) above and shall work with airport authorities and air carriers to accommodate new flights and changes in flight schedules.
3. Any request for preclearance not resolved at the local level shall be referred to the Preclearance Consultative Group.
4. The Inspecting Party shall have the right to determine on a case by case basis whether to provide preclearance to any irregular and ad hoc flights during mutually agreed upon normal hours of operation when there has been insufficient coordination with the Inspecting Party's inspection agencies.
5. The Inspecting Party shall have the right to determine on a case by case basis whether to provide preclearance to flights outside mutually agreed upon normal hours of operation.

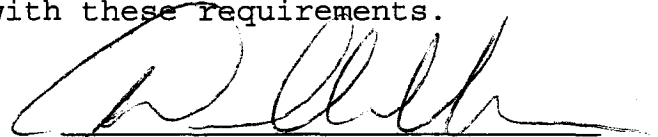
AGREED MINUTE
CONCERNING
THE AGREEMENT ON AIR TRANSPORT PRECLEARANCE

Recognizing that, in order to receive intransit preclearance, air carriers must meet the requirements of paragraphs (6) and (7) of Article VI, and provide all elements of data listed in Annex III, and that air carriers will use their best efforts to meet these requirements,

It is understood that APIS data is required for every flight. The non-transmission of APIS elements at the required sufficiency rate may result in a local operational decision by a supervisory preclearance officer to require that passengers from that particular flight report to the Host Party's inspection agencies upon arrival.

The United States and Canada understand that air carriers may initially face technical problems that keep them from consistently providing all of the required elements of PNR information. The Inspecting Party will be flexible in providing air carriers a reasonable period of time to develop solutions to these technical problems so that they can comply with these requirements. The occasional failure to provide particular items of PNR information will not be grounds for denial of intransit preclearance. The Inspecting Party shall not suspend an air carrier from the intransit preclearance program due to a failure to consistently provide the same elements of such information without formal thirty days notice to the carrier and the Host Party. If requested, the Inspecting Party will engage in consultations during this thirty-day period. An air carrier taking acceptable remedial action during this thirty-day period will not be suspended from the program. If suspended, an air carrier will not be reinstated in the program until it satisfies the Inspecting Party that it can comply with these requirements.


For the Government of the
United States of America


For the Government of Canada

Dated: January 18, 2001

Dated: January 18, 2001

ACCORD
ENTRE
LE GOUVERNEMENT DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE
ET
LE GOUVERNEMENT DU CANADA
RELATIF AU PRÉCONTRÔLE DANS LE DOMAINE
DU TRANSPORT AÉRIEN

**LE GOUVERNEMENT DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE ET LE
GOUVERNEMENT DU CANADA, ci-après dénommés les Parties,**

CONSIDÉRANT que le précontrôle facilite les voyages aériens entre les deux pays et qu'il est à l'avantage mutuel des deux Parties ;

CONSIDÉRANT que le précontrôle doit être maintenu (et institué) pour les vols admissibles en divers points du Canada et des États-Unis où existent des installations et d'autres conditions propres à permettre aux organismes d'inspection du Canada et des États-Unis d'accomplir leur mission d'examen et d'inspection des passagers et de leurs possessions, des équipages d'aéronef, des bagages et des provisions de bord, à leur entrée au Canada et aux États-Unis ;

RECONNAISSANT la nature réciproque du présent accord ;

RÉSOLUS à garantir un service de haute qualité et un traitement juste et équitable des transporteurs aériens et des passagers ;

SOUHAITANT renforcer l'*Accord entre le Gouvernement des États-Unis et le Gouvernement du Canada relatif au prédédouanement dans le domaine du transport aérien* signé à Ottawa le 8 mai 1974, dans sa version modifiée, et tenant compte des documents échangés à ce sujet entre les Parties depuis 1995,

SONT CONVENUS de ce qui suit :

ARTICLE PREMIER

DÉFINITIONS

Les définitions qui suivent s'appliquent au présent accord :

1. « zone de précontrôle » Partie d'un aéroport, limitée mais contiguë sur le plan du fonctionnement, que la Partie hôte désigne comme zone où les contrôleurs exercent les pouvoirs et les attributions qui leur sont dévolus. Elle se compose des éléments suivants : une zone de la file d'attente réservée exclusivement aux fins du précontrôle, clairement délimitée et située en face de la zone de la première inspection; des zones de premier et de deuxième examen de la Partie inspectrice; des salles d'embarquement pour les vols destinés au territoire de la Partie inspectrice; des corridors de raccordement et tous les moyens de transports désignés pour amener les passagers précontrôlés d'une zone d'isolement à une autre dans les aéroports ou de l'aéroport à l'aéronef en partance (e.g. : des autobus ou des cars). En cas d'absence de corridor de raccordement ou de moyens de transports désignés permettant aux voyageurs d'embarquer sur un aéronef en partance, la zone de précontrôle doit comprendre également une zone clairement délimitée qui conduit à cet aéronef pendant la période d'embarquement ;
2. « Partie hôte » Partie sur le territoire de laquelle les passagers et les marchandises destinés au territoire de la Partie cocontractante sont précontrôlés ;
3. « industrie du transport aérien » S'entend des transporteurs réguliers et des affrèteurs aériens, ainsi que des administrations aéroportuaires ;
4. « zone de précontrôle en transit » S'entend de la totalité ou d'une partie d'une zone de précontrôle qui sert au précontrôle en transit ;
5. « Partie inspectrice » Partie chargée de précontrôler, sur le territoire de la Partie cocontractante, les passagers et les marchandises destinés à son territoire ;
6. « contrôleur » Agent que désigne la Partie inspectrice pour effectuer le précontrôle ;
7. « précontrôle » S'entend des formalités à suivre pour mener, sur le territoire de l'une des Parties, les examens et inspections requis pour l'entrée ou l'admission sur le territoire de la Partie cocontractante ;
8. « marchandises » Leur sont assimilés, *inter alia*, les effets personnels, les articles de toute nature, les moyens de transport, les animaux et les plantes et leurs produits, ainsi que tout document, quelle qu'en soit la forme, mais ne s'entend pas de la monnaie et des instruments monétaires ;
9. « installation de précontrôle » Infrastructure physique destinée à l'inspection, bureaux et zones administratives compris, de même que l'équipement, requis pour le précontrôle des passagers et de leurs marchandises ;
10. « précontrôle en transit » Précontrôle des passagers et de leurs marchandises en provenance de pays tiers qui n'entrent pas officiellement sur le territoire de la Partie hôte ;
11. « organisme d'inspection » Organisme d'une Partie chargé du précontrôle des passagers et de leurs marchandises sur le territoire de la Partie cocontractante ;

12. « agent de la Partie hôte » Toute personne habilitée à procéder à des fouilles conformément au droit de la Partie hôte ;
13. « agent d'application des lois » Pour le gouvernement du Canada, s'entend des agents de la paix du Canada autorisés à porter des armes et à procéder à des arrestations, de même que des agents de la Gendarmerie royale du Canada. Pour le gouvernement des États-Unis, s'entend des agents des États-Unis d'application du droit fédéral, du droit étatique et du droit local ;
14. « vol admissible » S'entend d'un vol commercial effectué par un aéronef, quelle que soit la taille de celui-ci et qu'il s'agisse d'un vol régulier ou affrété pour passagers, y compris un vol de convoyage, les vols d'aéronefs privés, les vols assurés par un avion-taxi et les vols d'aéronefs officiels d'État exclus ;
15. « postcontrôle » Contrôle des passagers et des marchandises qui s'effectue sur le territoire de la Partie inspectrice ;

ARTICLE II

ZONE DE PRÉCONTRÔLE ET DROIT APPLICABLE

1. Avant de désigner une zone de précontrôle, la Partie hôte consulte l'industrie du transport aérien participante afin de connaître ses recommandations sur l'emplacement précis où les zones de précontrôle et les zones de précontrôle en transit devraient être situées.
2. La Partie hôte consulte la Partie inspectrice au sujet de la désignation d'une zone de précontrôle.
3. Le droit de la Partie hôte s'appliquant à la zone de précontrôle et les contrôleurs étant également chargés d'appliquer le droit de la Partie inspectrice indiqué au paragraphe 6, le précontrôle s'effectue dans le respect des lois et des constitutions des deux Parties.
4. Seuls les voyageurs ayant pour destination le territoire de la Partie inspectrice et toute personne ou les personnes d'une catégorie désignées ou autorisées par la Partie hôte en consultation avec la Partie inspectrice entrent dans la zone de précontrôle.
5. Tout voyageur qui pénètre dans une zone de précontrôle doit être requis de se présenter sans délai devant le contrôleur, de déclarer toutes les marchandises qu'il a en sa possession ou dans ses bagages et de les présenter si on le lui demande.
6. La Partie inspectrice peut mener les opérations ou les activités de précontrôle dans les zones de précontrôle situées dans les aéroports de la Partie hôte pour s'assurer que les personnes et les marchandises qui entrent sur son territoire sont conformes à son droit applicable en matière de douane, d'immigration, de santé publique, d'inspection des aliments et de santé des plantes et des animaux étant entendu que ce droit s'applique au précontrôle dans la mesure où sont exclus les éléments de ce droit qui sont considérés comme relevant du droit criminel.

7. La Partie inspectrice a le droit de refuser l'admission de personnes ou de marchandises sur son territoire.
8. La Partie inspectrice est autorisée à infliger des amendes civiles et des pénalités d'ordre monétaire aux voyageurs, sauf lorsque la Partie hôte engage des poursuites pénales pour le même fait, acte ou omission.
9. La Partie hôte retient les marchandises requises pour établir la preuve d'une infraction sur laquelle un de ses tribunaux doit se prononcer et celles auxquelles le droit réserve un traitement particulier et elle les traite conformément à son droit et aux accords internationaux conclus entre les Parties.
10. Rien dans le présent accord ne porte atteinte aux droits de la Partie inspectrice d'appliquer son droit civil et son droit pénal sur son territoire.
11. Les Parties mettront en place les procédés normalisés de fonctionnement relativement au précontrôle qui leur sont mutuellement acceptables.
12. Rien dans le présent accord ne porte atteinte aux droits et aux obligations des Parties contractés aux termes d'autres accords internationaux.
13. Les activités prévues par le présent accord sont subordonnées à l'affectation parlementaire de fonds suffisants.
14. Les Parties appliquent le présent accord sans aucune discrimination, avec transparence, en se conformant aux dispositions du présent accord.

ARTICLE III

POINTS DE PRÉCONTRÔLE

1. Le précontrôle américain est maintenu aux aéroports où il est déjà effectué à la date de l'entrée en vigueur du présent accord, selon ce qu'indique l'annexe IV. D'autres points de précontrôle américains et canadiens peuvent être établis aux aéroports mentionnés à l'annexe IV conformément aux critères énoncés ci-après.
2. Chaque Partie tient compte des critères suivants avant d'établir un point de précontrôle, notamment dans des complexes à plusieurs aérogares :
 - a) L'administration aéroportuaire en fait la demande ;
 - b) L'administration aéroportuaire certifie qu'un financement (conforme aux clauses de l'article IX - Frais du précontrôle) est disponible pour la construction, l'exploitation et l'entretien de l'installation de précontrôle. La Partie inspectrice considère que cette installation est acceptable. Les exigences de cette dernière doivent respecter ses principes directeurs applicables en matière d'inspection, sauf s'il existe des motifs évidents justifiant de s'en écarter. Lorsque les États-Unis agissent en tant que Partie inspectrice, il y a lieu d'appliquer les *U.S. Department of Transportation Airport Federal Inspection Facilities Guidelines*. Les installations utilisées par les agents de la Partie hôte sont sujettes à l'approbation de cette dernière ;

- c) L'administration aéroportuaire et les lignes aériennes participantes reconnaissent que le trafic aérien transfrontière est suffisant pour que soit réalisable l'exploitation d'une installation de précontrôle, compte tenu des technologies et des méthodes d'inspection disponibles.
3. En élaborant ou en modifiant ses exigences en matière d'installation de précontrôle, la Partie inspectrice tient compte du point de vue des lignes aériennes et des administrations aéroportuaires du pays hôte. Dans le cas où les États-Unis agissent en tant que Partie inspectrice, ces opinions sont exprimées par l'intermédiaire des représentants du pays hôte qui siègent au « U.S. Department of Transportation Federal Inspection Facilitation Committee ».
 4. Lorsqu'il s'impose d'apporter des modifications aux installations de précontrôle pour assurer le respect des exigences de l'une ou des deux Parties, la Partie qui en fait la demande consulte l'administration aéroportuaire concernée et accorde à celle-ci un délai raisonnable pour rendre l'installation conforme.
 5. Le précontrôle en transit est mis en œuvre selon ce qui est prévu à l'annexe I.
 6. La décision de mettre fin aux services à un point de précontrôle existant est prise d'un commun accord, constatée par écrit, après consultation des administrations aéroportuaires et des transporteurs aériens et est justifiée par une diminution constante et importante du nombre de voyageurs.
 7. L'ajout d'un nouveau point de précontrôle se fait par accord écrit conclu entre les Parties.
 8. À tout aéroport, le précontrôle est assujéti aux conditions suivantes :
 - a) L'administration aéroportuaire adopte, dans la zone de précontrôle, les normes élevées de sécurité prévues à l'annexe II pour le personnel de précontrôle de la Partie inspectrice ;
 - b) L'administration aéroportuaire prend toutes les mesures qui s'imposent pour protéger la zone et les installations de précontrôle et ce qu'elles contiennent, notamment les archives et les documents officiels que les organismes d'inspection établissent et utilisent, contre toute intrusion ou dommage, et contre toute violation de l'ordre public dans ces locaux ;
 - c) L'administration aéroportuaire veille à ce que son programme de sécurité aéroportuaire garantisse l'isolement de la zone de précontrôle et restreigne l'accès à cette zone au seul personnel autorisé. Dans chaque aéroport, il y a lieu de mettre sur pied un mécanisme de consultation local destiné à régler les questions de sécurité dans la zone de précontrôle avec la participation de la Partie inspectrice. En décidant qui peut avoir accès à la zone de précontrôle, l'administration aéroportuaire consulte régulièrement le personnel local approprié de la Partie inspectrice et tient compte des opinions qui sont alors exprimées ;
 - d) De concert avec le personnel approprié de la Partie inspectrice, l'administration aéroportuaire établit, applique et tient à jour un plan de coordination des demandes de précontrôle des vols faites par les transporteurs aériens au moins 60 jours avant les opérations de précontrôle demandées, et ce, conformément à l'annexe V.

9. La Partie inspectrice qui considère que ses opérations sont menacées parce qu'une administration aéroportuaire ne s'acquitte pas de ses obligations peut demander la tenue de consultations immédiates. Faute de parvenir à un règlement satisfaisant du problème dans les 15 jours qui suivent, la Partie inspectrice peut suspendre l'activité en cause. S'il y a urgence, la Partie inspectrice peut prendre des mesures provisoires avant l'expiration du délai de 15 jours.

ARTICLE IV

OBLIGATIONS DE LA PARTIE HÔTE

1. Lorsqu'un précontrôle est effectué sur le territoire de la Partie hôte, celle-ci permet à la Partie inspectrice :
 - a) D'effectuer, dans la zone de précontrôle, le précontrôle des voyageurs, de leurs bagages, des marchandises qu'ils ont en leur possession ou qui se trouvent parmi leurs bagages destinés au territoire de la Partie inspectrice ;
 - b) D'inspecter l'aéronef et les provisions de bord destinées au territoire de la Partie inspectrice ;
 - c) De décider des méthodes d'inspection et de l'utilisation des ressources humaines.
2. La Partie hôte veille à apporter aux contrôleurs l'aide appropriée en matière d'application du droit conformément au présent article et à l'annexe II.
3. Seule la Partie hôte est habilitée à procéder à des fouilles à nu et à des fouilles plus poussées.
4. Dans la zone de précontrôle, la Partie hôte :
 - a) Autorise les contrôleurs à procéder à la fouille par palpation des voyageurs à des fins de précontrôle et, dans les cas de menace à la vie humaine ou à la sécurité des personnes, de quiconque entre dans la zone de précontrôle ;
 - b) Autorise les contrôleurs à détenir des voyageurs ou les personnes mentionnées à l'alinéa a) afin de les remettre aux autorités appropriées de la Partie hôte ;
 - c) Autorise la présence d'un contrôleur pendant qu'un agent de la Partie hôte procède à une fouille à nu. Aucun contrôleur ne peut être autorisé à assister à une fouille à nu d'une personne de sexe opposé. Faute de collègue du même sexe que celle-ci sur les lieux, le contrôleur peut autoriser toute personne de ce sexe qui lui semble apte à y assister ;

- d) Autorise les contrôleurs, sur le fondement de motifs raisonnables, à utiliser la force nécessaire pour s'acquitter de leurs fonctions de précontrôle prévues par le présent accord. Le contrôleur ne peut se servir de la force dans l'intention de causer la mort ou des lésions corporelles graves ou qui pourrait les causer, que s'il a des motifs raisonnables de croire que cette mesure est nécessaire pour assurer sa sécurité ou celle de toute autre personne dans la zone de précontrôle et qu'il y a danger de mort ou risque d'infliction de lésions corporelles graves.
5. a) Dans la zone de précontrôle au Canada :
- i) Le contrôleur est tenu d'informer le voyageur de son droit d'être conduit devant un supérieur avant de procéder à une fouille par palpation, à moins qu'il ne suspecte, pour des motifs raisonnables, que cette personne transporte quelque chose susceptible de présenter une menace à la vie humaine ou à la sécurité des personnes. Le supérieur ne peut ordonner de procéder à la fouille du voyageur que s'il suspecte, pour des motifs raisonnables, qu'elle est nécessaire ;
 - ii) Le contrôleur ne procède à une fouille par palpation d'un voyageur de sexe opposé que s'il suspecte, pour des motifs raisonnables, que cette personne transporte quelque chose qui est susceptible de représenter une menace à la vie humaine ou à la sécurité des personnes. Faute de collègue du même sexe que le voyageur sur les lieux, le contrôleur peut autoriser toute personne de ce sexe qui lui semble apte à procéder à la fouille.
- b) Dans les zones de précontrôle aux États-Unis et conformément à l'article II, paragraphe 3, le contrôleur procède à la fouille par palpation conformément à la législation et à la réglementation en vigueur aux États-Unis et au Canada.
6. La Partie hôte autorise les contrôleurs à examiner et, dans la zone de précontrôle, à saisir des marchandises, à les retenir et à s'assurer de leur confiscation. À moins qu'un autre accord ne soit intervenu entre les Parties, la monnaie et les instruments monétaires ne font pas partie des marchandises susceptibles d'être saisies ou confisquées.
7. La Partie hôte retient et contrôle les marchandises dont son droit interdit la possession, l'importation, l'exportation ou la manutention.
8. Hors des zones de précontrôle, la Partie hôte autorise les contrôleurs à :
- a) Inspecter un aéronef assujéti au précontrôle, y compris les marchandises, la monnaie et les instruments monétaires qui s'y trouvent ou qui sont destinés à y être embarqués ;
 - b) Demander, une fois l'inspection terminée, qu'un voyageur ou des marchandises soient dirigés vers une zone de précontrôle pour s'assurer que les exigences de la Partie inspectrice sont respectées ;
 - c) Si le voyageur refuse de se présenter à la zone de précontrôle, demander que l'un de ses agents d'application des lois l'escorte avec ses marchandises jusqu'à une zone de précontrôle.

9. La Partie hôte fournit aux contrôleurs la formation nécessaire sur sa législation et sa réglementation applicables en matière de précontrôle.

ARTICLE V

OBLIGATIONS ET ATTRIBUTIONS DE LA PARTIE INSPECTRICE

1. Sur le territoire de la Partie hôte, la Partie inspectrice :
 - a) Dispense un service de haut niveau au public voyageur et assure l'efficacité des activités de précontrôle ;
 - b) Prévoit un nombre suffisant de contrôleurs, secondés par certaines technologies, pour assurer, dans un délai raisonnable et avec efficacité, le précontrôle des voyageurs et de leurs marchandises, des équipages, des bagages et des provisions de bord d'aéronefs pour les vols admissibles des transporteurs auxquels le régime de précontrôle a été étendu ;
 - c) Étudie la possibilité d'utiliser des pratiques et des méthodes d'exploitation souples susceptibles d'améliorer l'efficacité du précontrôle et de régler les interruptions temporaires ;
 - d) S'efforce le plus possible d'obtenir des ressources lorsqu'un personnel ou des ressources supplémentaires sont nécessaires pour effectuer le précontrôle approuvé par les deux Parties ;
 - e) Prend en considération les demandes qui émanent des transporteurs aériens et des aéroports et aux fins d'améliorer leur efficacité et leur fonctionnement, par des méthodes souples satisfaisant aux normes de contrôle et d'isolement établies par la Partie inspectrice et compatibles avec l'utilisation efficace du personnel et des ressources de précontrôle ;
 - f) Donne aux administrations aéroportuaires concernées et à la Partie hôte un préavis de 90 jours des réductions de services.
2. Pour déterminer quels sont les vols dont la Partie inspectrice a autorisé le précontrôle, les méthodes exposées à l'annexe V sont appliquées.
3. La Partie inspectrice a le droit :
 - a) De refuser le précontrôle de certains vols toutes les fois où son droit l'y oblige ;
 - b) D'exiger, lorsqu'elle le juge nécessaire, le postcontrôle de tout aéronef, d'un ou de tous les passagers et de leurs marchandises sur tout vol ayant fait l'objet d'un précontrôle. Tout vol qui est détourné ou pour lequel un postcontrôle est exigé reçoit un traitement préférentiel aux fins de l'inspection de postcontrôle ;
 - c) D'effectuer le précontrôle des vols admissibles seulement si les passagers peuvent être dirigés vers la zone de précontrôle désignée ;

- d) De refuser d'effectuer le précontrôle dans le cas de tout transporteur qui n'a pas démontré à la satisfaction de la Partie inspectrice qu'il lui est permis de refuser le transport à toute personne qui ne se soumet pas à l'examen de précontrôle et à toute personne qui, s'étant soumise à l'examen, est déclarée inapte à emprunter un vol précontrôlé ;
 - e) De refuser les privilèges du transit à tout transporteur aérien qui ne serait pas autorisé par les autorités de l'aviation civile à voler à destination de son territoire.
- 4. Le contrôleur peut ordonner à toute personne se trouvant dans la zone de précontrôle de se présenter à lui ou de quitter la zone.
- 5. Le contrôleur a aussi le droit de refuser d'effectuer le précontrôle des voyageurs et de leurs marchandises si ces voyageurs ne parviennent pas à démontrer à sa satisfaction qu'ils peuvent être admis ou que leurs marchandises peuvent être importées sur le territoire de la Partie inspectrice.
- 6. À toute étape du processus de précontrôle, la Partie inspectrice doit autoriser les voyageurs à sortir de la zone de précontrôle sauf en cas de détention d'un voyageur.
- 7. La Partie inspectrice :
 - a) Se défait, comme le prévoient les modalités établies par la Partie hôte, des marchandises qu'aucune des Parties ou aucun passager ne conserve ;
 - b) Retient et remet sans attendre à la Partie hôte les marchandises dont elle est informée par celle-ci que leur importation, exportation, possession ou manutention est illégale sur le territoire de celle-ci ;
 - c) Veille à ce que, pour les marchandises qu'elle confisque au cours du précontrôle, soient ouvertes des voies d'appel sur son territoire.
- 8. Le contrôleur peut inspecter la monnaie et les instruments monétaires se trouvant dans une zone de précontrôle.
- 9. La Partie inspectrice ne retient pas le voyageur dans la zone de précontrôle pendant plus longtemps qu'il n'est raisonnablement nécessaire pour le remettre à la garde d'un agent approprié de la Partie hôte s'il y a lieu de prendre d'autres mesures.
- 10. La Partie inspectrice n'a pas à supporter les frais d'un avocat dont les services sont retenus par les voyageurs.
- 11. Dans une zone de précontrôle, la Partie inspectrice s'assure que les voyageurs peuvent facilement obtenir l'information fournie par la Partie hôte, comme les affiches, les brochures ou les documents de diffusion décrivant les droits et les obligations des voyageurs.

ARTICLE VI

RENSEIGNEMENTS PRÉALABLES SUR LES PASSAGERS EN TRANSIT

1. La communication préalable de renseignements sur les passagers prévue par le présent accord n'est exigée que pour les besoins du précontrôle en transit des personnes voyageant à bord d'un aéronef à destination du territoire de la Partie inspectrice dont l'itinéraire prévoit un arrêt sur le territoire de la Partie hôte dans une zone de transit, et elle se limite aux éléments énumérés à l'annexe III.
2. Les Parties prennent toutes deux les mesures raisonnables pour que les renseignements qui sont en leur possession soient protégés contre les pertes, les usages impropres, les accès non autorisés ou les divulgations.
3. Le contrôleur utilise les renseignements préalables obtenus sur les passagers pour le précontrôle en transit seulement aux fins de contrôle de sécurité à la frontière.
4. Le contrôleur détruit les renseignements qu'il a obtenus sur les passagers dans les 24 heures de leur obtention, sauf s'ils sont raisonnablement nécessaires pour faire appliquer le droit de l'une des Parties, ou de l'autre.
5. Les renseignements obtenus des transporteurs aériens par le contrôleur, qui sont conservés plus de 24 heures peuvent être remis, sur demande, à la personne qu'ils concernent.
6. Le transporteur aérien doit transmettre les éléments de données du Système d'information préalables sur les passagers (SIPP) énumérés à l'annexe III, s'ils sont requis par la Partie inspectrice, à un débit minimal propre à permettre au contrôleur d'effectuer le précontrôle en transit de ses passagers. Le défaut de transmission, relativement à un vol particulier, de certains éléments d'information énumérés à l'annexe III et normalement fournis peut justifier la suspension, par la Partie inspectrice, du processus de précontrôle en transit pour ce vol.
7. L'omission occasionnelle de fournir un ou plusieurs éléments d'information tirés du dossier du passager n'est pas considérée comme un motif justifiant le refus d'un précontrôle en transit. Toutefois, celle, constante de fournir le ou les mêmes éléments d'information entraîne, pour le transporteur, la suspension de l'application du programme de précontrôle.
8. Sous réserve de ce qui précède, les nouveaux participants sont tenus de fournir tous les éléments de données de l'annexe III.

ARTICLE VII

RÔLE DES ADMINISTRATIONS AÉROPORTUAIRES

La Partie sur le territoire de laquelle le précontrôle existe veille à ce que les administrations aéroportuaires :

- a) Permettent l'installation et l'exploitation par la Partie inspectrice des moyens de communication et d'aides à l'inspection modernes nécessaires ;

- b) Délimitent clairement les zones de précontrôle et les zones de précontrôle en transit ;
- c) Interdisent l'accès du public à la zone désignée « zone de précontrôle » en ne laissant pénétrer dans cette zone que les voyageurs à destination du territoire de la Partie inspectrice et le personnel autorisé ;
- d) Posent des affiches et mettent à la disposition des voyageurs des renseignements sur leurs droits et leurs obligations dans la zone de précontrôle ;
- e) Fournissent les installations propres à permettre le déroulement du précontrôle en transit.

ARTICLE VIII

PARTICIPATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS

1. La Partie inspectrice donne à chaque transporteur aérien la possibilité de choisir entre le précontrôle ou le postcontrôle pour leurs vols sous réserve des conditions suivantes :
 - a) Le transporteur aérien qui demande un précontrôle applique les formalités à tous ses vols d'un itinéraire donné à moins que la Partie inspectrice n'en convienne autrement. Pour les modifications subséquentes apportées à l'occasion aux horaires saisonniers tel que convenu à l'annexe V, paragraphe 1, la Partie inspectrice considère qu'aux points où d'autres itinéraires ou d'autres transporteurs font l'objet d'un précontrôle, un préavis de 30 jours donné à l'organisme compétent de la Partie inspectrice est suffisant en ce qui a trait aux nouveaux vols ou aux modifications à l'horaire. La Partie inspectrice conserve le pouvoir discrétionnaire d'exiger un délai raisonnable plus long pour pouvoir se conformer afin, soit d'obtenir le personnel ou les installations supplémentaires que requièrent les modifications des services, soit de les réduire, ou d'accepter un délai plus court si les ressources le permettent ;
 - b) Le transporteur aérien qui désire se retirer entièrement du précontrôle à un lieu quelconque doit donner un préavis de 90 jours aux deux Parties. Toutefois, si aucune des Parties ne s'y oppose, il n'a pas à attendre ce délai. La Partie inspectrice peut exiger, pour lui permettre de se retirer du précontrôle à l'égard seulement d'un ou de plusieurs itinéraires admissibles, de donner un préavis raisonnable à ses organismes d'inspection.
2. La Partie hôte qui a accepté la présence d'une installation de transit dans un aéroport doit veiller à ce que l'aéroport en question rende le processus de transit accessible à tous les transporteurs aériens qui ont convenu de participer au programme.
3. Les vols nolisés pour le transport de passagers, à l'exception de ceux qui assurent un service commercial sur le territoire de la Partie hôte (*i.e.* ceux qui font plus qu'un arrêt technique), ne sont pas admissibles au précontrôle en transit.
4. Les services de fret ne peuvent bénéficier de l'application du présent accord.

5. Une Partie doit préciser à l'autre Partie si elle exige ou non des transporteurs aériens qu'ils lui communiquent au préalable des renseignements sur les passagers aux fins du précontrôle en transit. Si la Partie inspectrice exige de tels renseignements, la Partie hôte prend les mesures qui s'imposent pour autoriser les transporteurs aériens à transmettre au préalable les renseignements sur les passagers qui sont indiqués à l'annexe III.

ARTICLE IX

FRAIS DE PRÉCONTRÔLE

1. Les frais des services de précontrôle sont répartis conformément aux principes suivants :
 - a) Aucune des Parties ne supporte les frais supplémentaires attribuables aux installations de précontrôle ;
 - b) La Partie inspectrice supporte les frais normaux de son personnel d'inspection et peut percevoir les droits d'inspection appropriés.
2. Aux fins du paiement des droits d'inspection, les passagers d'un pays tiers qui sont en transit, à destination du territoire de la Partie inspectrice, sont traités comme s'ils arrivaient du pays du dernier port d'embarquement. Ils sont donc soumis à des droits d'inspection que la Partie inspectrice impose normalement pour la prestation de ses services sur son territoire.

ARTICLE X

POUVOIRS ET PROTECTION DES CONTRÔLEURS

1. Les contrôleurs bénéficient de l'immunité de juridiction civile et administrative de la Partie hôte pour tous les faits – actes ou omissions – accomplis dans le cadre de leurs attributions officielles.
2. La Partie hôte peut demander le retrait d'un contrôleur qui profite abusivement de sa position officielle.
3. Le contrôleur qui fait l'objet de poursuites au criminel peut invoquer, pour sa défense, le fait que le présent accord autorisait ses actes, que ceux-ci se fondaient sur des motifs raisonnables et, le cas échéant, qu'il a employé une force raisonnable.
4. Une action en matière civile, relativement à tout fait – acte ou omission – accompli, ou paraissant l'avoir été, par un contrôleur dans le cadre de ses attributions peut être intentée contre les États-Unis dans la mesure où ce pays ne bénéficie pas de l'immunité prévue par la *Loi sur l'immunité des États*. Les États-Unis peuvent cependant toujours invoquer les moyens de défenses admissibles en droit fédéral ou provincial, qu'ils soient d'ordre procédural ou de fond.

5. Une action en matière civile, relativement à tout fait – acte ou omission – accompli, ou paraissant l'avoir été, par un contrôleur dans le cadre de ses attributions peut être intentée contre le Canada dans la mesure où ce pays ne bénéficie pas de l'immunité prévue par la *Foreign Sovereign Immunities Act*. Le Canada peut cependant toujours invoquer les moyens de défenses admissibles selon le droit fédéral américain ou selon le droit étatique américain, qu'ils soient d'ordre procédural ou de fond.

ARTICLE XI

AVANTAGES RECONNUS AUX CONTRÔLEURS

1. *La Partie hôte accorde aux contrôleurs en poste aux aéroports situés sur son territoire un permis de travail, exclusif aux contrôleurs, qui facilite leur identification comme agents de la Partie inspectrice. Elle remet aussi une carte d'identité destinée aux contrôleurs et aux personnes à leur charge qui les accompagnent. Les contrôleurs porteurs de ces documents doivent être reconnus comme employés de la Partie inspectrice en poste sur le territoire de la Partie hôte aux termes du présent accord.
2. Les contrôleurs porteurs des documents mentionnés au paragraphe 1 ci-dessus sont exemptés, pour la durée de leur affectation sur le territoire de la Partie hôte, des droits et taxes d'accise fédéraux et des droits de douanes sur les marchandises destinées à leur usage personnel apportées en quantité raisonnable sur le territoire de la Partie hôte.
3. Les personnes à charge de la famille des contrôleurs sont exemptées des frais liés à l'obtention des permis de travail et des permis d'études.

ARTICLE XII

CONSULTATIONS

1. Il y a lieu d'avoir recours aux mécanismes prévus localement par les aéroports pour régler les questions locales. Les problèmes qui ne peuvent être réglés au niveau local sont soumis au Groupe consultatif sur le précontrôle.
2. Les Parties instituent un Groupe consultatif sur le précontrôle. Ce Groupe se compose de représentants des gouvernements fédéraux des Parties. Le Groupe consultatif sur le précontrôle se réunit régulièrement, au moins une fois l'an, pour examiner tout problème concernant le présent accord.
 - a) Le Groupe consultatif sur le précontrôle procède à un examen conjoint du programme de précontrôle en transit six mois après l'entrée en vigueur du présent accord et au moins tous les deux ans par la suite. Cet examen conjoint peut porter, entre autres, sur les possibilités concrètes de résoudre les défis que posent l'aménagement, la sécurité et l'isolement des biens et des personnes contrôlés, ainsi que tout problème que soulève la mise en œuvre de l'Accord.
 - b) Si les deux Parties y consentent, d'autres groupes intéressés, dont l'industrie du transport aérien, peuvent assister à certaines parties des réunions du Groupe consultatif sur le précontrôle.

- c) Le Groupe consultatif sur le précontrôle engage les consultations dans les 30 jours de la réception d'une demande en ce sens, sauf si les membres du Groupe en conviennent autrement.
 - d) Si le Groupe consultatif sur le précontrôle ne parvient pas à régler la question dans les 30 jours qui suivent le début des consultations, la Partie en cause peut, demander la réunion des Parties, à moins que celles-ci n'en conviennent autrement.
3. L'une des Parties peut, à tout moment, demander à l'autre des consultations au sujet de toute disposition du présent accord. Sans restreindre leur portée, de telles demandes peuvent porter sur des modifications à apporter au droit interne ou sur toute autre question qui, selon une Partie, a des incidences sur l'interprétation, l'application ou la mise en œuvre du présent accord.
- a) Les consultations qui visent des questions que la Partie qui présente la demande juge urgentes doivent commencer dans les 15 jours de la date de la demande, conformément à l'article III, paragraphe 9, ou selon ce que conviennent les Parties.
 - b) Les consultations qui visent d'autres questions doivent commencer dans les 30 jours de la présentation de la demande, sauf si les Parties n'en conviennent autrement.
4. S'il arrivait qu'un tribunal judiciaire ou administratif juge qu'une activité ou une opération de précontrôle est contraire aux lois ou à la Constitution de l'une des Parties, ou de l'autre, ces dernières s'engagent à se consulter pour décider des mesures à prendre.
5. Les Parties s'engagent toutes deux à échanger les renseignements statistiques pertinents, y compris ceux qui peuvent servir dans le cadre du processus d'examen conjoint.
6. Au besoin, l'une des Parties, ou l'autre, peut retenir les services d'un entrepreneur indépendant pour procéder à des enquêtes ou à des sondages sur le précontrôle dans la salle d'attente d'embarquement. Les résultats sont remis au deux Parties.

ARTICLE XIII**ENTRÉE EN VIGUEUR**

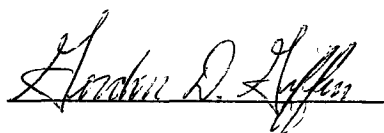
1. Le présent accord entre en vigueur au moment de l'échange de notes qui suivra l'accomplissement de toutes les formalités internes nécessaires à son entrée en vigueur sur le territoire des Parties. Ses annexes en font partie intégrante.
2. Le présent accord et ses annexes peuvent être amendés par l'accord écrit des Parties. Dès son entrée en vigueur, il remplace *l'Accord entre le Gouvernement des États-Unis d'Amérique et le Gouvernement du Canada relatif au prédédouanement dans le domaine du transport aérien* signé à Ottawa, le 8 mai 1974, dans sa version modifiée.
3. Le présent accord reste en vigueur jusqu'à ce que l'une des Parties y mette fin par préavis d'un an donné par écrit à l'autre Partie.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment autorisés à cet égard par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent accord.

FAIT en double exemplaire à *Toronto*, ce *18^e* jour de *janvier* 2001, en langues française et anglaise, tous les textes faisant également foi.

**POUR LE GOUVERNEMENT
DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE**

**POUR LE GOUVERNEMENT
DU CANADA**



ANNEXE I

PROGRAMME DE PRÉCONTRÔLE EN TRANSIT

1. Les opérations américaines de précontrôle en transit sont mises en oeuvre :
 - a) À Vancouver, à Toronto aux aérogares 2 et 3, et à l'aéroport de Dorval, à Montréal ;
 - b) À l'aéroport de Calgary, à partir du 1^{er} janvier 2001, sur notification par les administrations aéroportuaires que les installations sont prêtes pour leur mise en œuvre.
2. D'autres aéroports canadiens dotés actuellement de programmes de précontrôle américains (e.g. : Edmonton, Winnipeg et Ottawa) seront, par la suite, admissibles au précontrôle en transit. Si les organismes d'inspection américains et les administrations aéroportuaires locales estiment que les dépenses à engager pour le personnel supplémentaire et les autres ressources nécessaires pour ouvrir de nouvelles installations de précontrôle en transit à ces aéroports sont disproportionnées par rapport aux volumes de trafic aérien prévus, ils font une recommandation aux deux Parties, lesquelles décident des mesures à prendre.
3. Les demandes présentées par d'autres aéroports américains ou canadiens en vue d'obtenir des services de précontrôle en transit seront considérées avec bienveillance, dès lors que ces aéroports auront obtenu le précontrôle.

ANNEXE II

ENTENTE SUR LA SÉCURITÉ

1. Les Parties conviennent toutes deux qu'à tout emplacement de précontrôle, il est essentiel, pour assurer la sécurité de leur personnel et celles des opérations de précontrôle, d'adopter des normes de sécurité élevées incluant, pendant les heures d'ouverture, la présence d'agents armés d'application des lois. Les dispositions suivantes s'appliquent relativement aux installations de précontrôle situées sur le territoire canadien :
 - a) Le Canada assure au personnel de précontrôle américain une norme de sécurité élevée, incluant la présence permanente d'agents canadiens armés d'application des lois pendant les heures d'ouverture des installations de précontrôle américaines où passent plus d'un million de passagers par année. La norme de la présence permanente d'agents canadiens armés s'applique aux installations de précontrôle américaines à Vancouver, à Montréal et aux aéroports de Toronto. Les aéroports qui, à l'avenir, bénéficieront d'un service de précontrôle devront satisfaire à la norme qui précède à moins que les deux Parties ne conviennent d'une norme différente.
 - b) En ce qui concerne les plus petits aéroports du Canada, les États-Unis acceptent que soit appliquée une norme plus souple, exigeant une intervention d'un agent armé en temps utile et des patrouilles armées régulières en dehors des heures d'affluence. Plus précisément, à l'entrée en vigueur de la *Loi sur le précontrôle*, le Canada appliquera, aux aéroports ou aux aéroports canadiens où moins d'un million de passagers franchissent chaque année les installations de précontrôle américaines, une norme de sécurité comprenant une présence permanente d'agents armés uniquement durant les heures d'affluence déterminées conjointement par les organismes d'inspection américains et les administrations aéroportuaires. En dehors de ces heures d'affluence, la norme comprend les activités suivantes :
 - i) Des patrouilles de la zone de précontrôle, faites toutes les 15 à 30 minutes par des agents armés d'application des lois,
 - ii) L'intervention d'agents armés dans un délai inférieur à trois minutes en cas d'appels d'urgence des organismes d'inspection américains. En cas de désaccord sur ce qui constitue une urgence, les organismes d'inspection américains et les administrations aéroportuaires se consultent pour régler cette question rapidement. Il est entendu que l'agent d'application des lois responsable sera en poste à l'aéroport.
 - c) Dans le cas des aéroports d'Edmonton et de Winnipeg, des agents armés seront présents en permanence pour une seule période d'affluence d'une durée maximale de 3 ½ heures par jour. Il est entendu qu'à ces aéroports, les heures d'affluence actuelles ne dépassent pas 3 ½ heures de suite. Si ces heures d'affluence connaissent d'importants changements, les organismes d'inspection américains et les administrations aéroportuaires doivent se consulter.

- d) Dans le cas de l'aéroport d'Ottawa, des agents armés seront présents en permanence pour une seule période d'affluence d'une durée maximale de 3 ½ heures par jour. À d'autres heures d'affluence à Ottawa, des agents armés d'application des lois patrouilleront la zone de précontrôle toutes les 10 à 15 minutes. S'il survenait d'importants changements dans ces heures d'affluence, les organismes d'inspection américains et les administrations aéroportuaires doivent se consulter.
 - e) La présence d'agents canadiens armés peut être assurée au moyen d'un bureau d'agents canadiens armés installé dans la zone de précontrôle aux conditions suivantes :
 - i) Les agents qui occupent le bureau sont chargés de répondre aux appels d'urgence lancés par le personnel de précontrôle ;
 - ii) Un agent armé est présent au bureau ou dans la zone de précontrôle pendant toutes les heures d'ouverture des installations de précontrôle, sauf peut-être au cours des urgences ;
 - iii) L'agent armé voit bien la zone de précontrôle de son bureau ;
 - iv) Un agent armé effectue des patrouilles fréquentes dans la zone de précontrôle (toutes les 15 à 30 minutes).
2. Dans le cas des installations de précontrôle situées sur le territoire américain, les États-Unis assurent au personnel de précontrôle canadien une norme de sécurité élevée, incluant la présence d'agents américains armés d'application des lois pendant les heures d'ouverture de ces installations de précontrôle. Les mesures de sécurité précises qui s'appliqueront à chaque point de précontrôle seront déterminées après la tenue des consultations qui précéderont l'établissement d'une installation de précontrôle, mais ne sauraient en aucun cas être inférieures à celles qui sont mentionnées ci-dessus.

ANNEXE III

RENSEIGNEMENTS PRÉALABLES SUR LES PASSAGERS EN TRANSIT

Les Parties conviennent toutes deux que les renseignements susceptibles d'être obtenus au préalable sur les passagers en transit se limiteront aux éléments suivants :

Données du système d'information préalable sur les passagers (SIPP) :

Nom du passager
Date de naissance
Citoyenneté / nationalité / pays ayant délivré le document
Sexe
Numéro de passeport / numéro de document

Données du dossier passager (PNR) :

Date de réservation
Passager de dernière minute (sans réservation)
Agence de voyages / agent de voyages
Date d'émission du billet
Billet échangé
Moment de l'émission du billet / avant le départ
Numéro du billet
Billets aller simple
Billet ouvert
Ville / pays d'origine
Villes de l'itinéraire
Transporteur (dernier segment)
Transporteur (tous les segments)
Numéro du vol
Destination
Date du voyage
Attribution des places
Nombre de bagages enregistrés
Numéro de l'étiquette de bagages
Classe de service
Préférence de places
Numéro du dossier
Numéros de téléphone
Adresses
Mode de paiement
Paiement par un tiers
Segments terrestres
Information sur le parcours
Données de billetterie électronique

ANNEXE IV**POINTS DE PRÉCONTRÔLE**

1. Les aéroports où un précontrôle existe sont indiqués par un astérisque. L'une des Parties, ou l'autre, étudiera rapidement la possibilité d'ajouter des points de précontrôle à un ou plusieurs autres aéroports énumérés ci-dessous ou à d'autres aéroports, conformément aux normes établies à l'article III.

2. Aux États-Unis :

Boston	Los Angeles
Chicago	Miami
Cleveland	Newark
Dallas/Ft. Worth	New York
Denver	San Francisco
Honolulu	Tampa
Houston	

3. Au Canada :

Calgary*	Québec
Edmonton*	Toronto*
Halifax	Vancouver*
London	Victoria
Montréal*	Winnipeg*
Ottawa*	

ANNEXE V

COORDINATION DES SERVICES DE PRÉCONTRÔLE

Reconnaissant que l'*Accord sur le transport aérien* signé par le gouvernement des États-Unis d'Amérique et le gouvernement du Canada le 24 février 1995 à Ottawa veut favoriser un marché aérien prospère entre les deux pays, faciliter l'accès aux villes respectives des deux Parties et mettre en valeur les services aériens transfrontaliers le plus possible ;

Reconnaissant l'essor qu'a connu le marché transfrontalier depuis la signature de cet accord ;

Reconnaissant que les organismes d'inspection de la Partie inspectrice sont aux prises avec des compressions budgétaires qui risquent de nuire à leur capacité de satisfaire aux demandes de tous les transporteurs en vue d'obtenir des services additionnels de précontrôle ;

Les Parties conviennent que :

1. Conformément à l'article III paragraphe 8, sous-paragraphe d), aux fins du précontrôle, les administrations aéroportuaires et les transporteurs aériens coordonnent avec la Partie inspectrice les horaires saisonniers proposés par les transporteurs aériens et les nouveaux vols, au plus tard 60 jours avant leur mise en application. Pour ce qui est des modifications subséquentes apportées à l'occasion aux horaires saisonniers, il y a lieu d'appliquer l'article VIII, paragraphe 1, sous-paragraphe a).
2. La Partie inspectrice s'efforce de répondre positivement à toutes les demandes de précontrôle faites dans les délais précisés au paragraphe 1 ci-dessus et collabore avec les administrations aéroportuaires et les transporteurs aériens pour tenir compte des nouveaux vols et des modifications d'horaire de vols.
3. Toute demande de précontrôle qui n'est pas réglée au niveau local est renvoyée au Groupe consultatif de précontrôle.
4. Lorsque la coordination avec les organismes d'inspection de la Partie inspectrice a été insuffisante, la Partie inspectrice est en droit de décider dans chaque cas si elle fournira le service de précontrôle à des vols ponctuels pendant les heures normales d'ouverture établies d'un commun accord.
5. La Partie inspectrice est en droit de décider dans chaque cas si elle fournira des services de précontrôle aux vols qui demandent le précontrôle en dehors des heures normales d'ouverture établies d'un commun accord par les Parties.

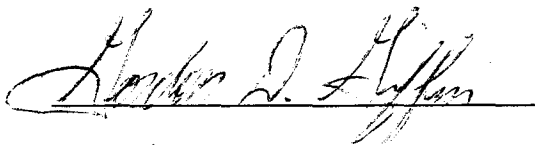
**PROCÈS-VERBAL D'ACCORD
SE RAPPORTANT À L'ACCORD RELATIF AU PRÉCONTRÔLE
DANS LE DOMAINE DU TRANSPORT AÉRIEN**

RECONNAISSANT que, pour pouvoir profiter du précontrôle des passagers en transit, les transporteurs aériens doivent se conformer aux conditions des paragraphes (6) et (7) de l'article VI et fournir tous les éléments d'information figurant à l'Annexe III, et reconnaissant qu'ils s'efforceront de respecter ces exigences :

IL EST CONVENU que les données du SIPP seront exigées pour chaque vol. Au cas où elles ne seraient pas transmises au taux suffisant requis, un agent assurant la supervision du précontrôle pourra prendre une décision opérationnelle locale et exiger que les passagers du vol en question se présentent à leur arrivée aux instances d'inspection de la Partie hôte.

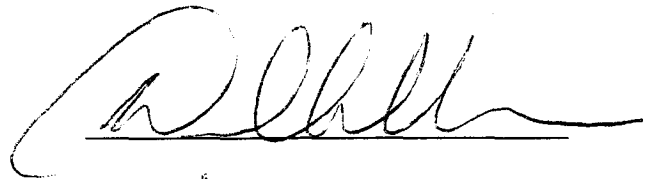
LES ÉTATS-UNIS ET LE CANADA sont conscients que les transporteurs aériens peuvent se heurter au début à certaines difficultés d'ordre technique qui les empêchent de fournir toutes les données requises du dossier du passager (PNR). La Partie inspectrice fera preuve de souplesse en accordant aux transporteurs aériens un délai raisonnable pour trouver des solutions à ces problèmes et parvenir à se conformer aux conditions requises. L'omission occasionnelle de fournir des éléments d'information tirés du dossier du passager ne constituera pas un motif justifiant le refus d'un précontrôle en transit. La Partie inspectrice ne suspendra pas un transporteur aérien du programme de précontrôle de passagers en transit pour manque de régularité dans la transmission de mêmes éléments d'information sans lui avoir donné, ainsi qu' à la Partie hôte, un préavis officiel de trente jours. Si la demande lui en est faite, la Partie inspectrice engagera des consultations au cours de cette période de trente jours. Le transporteur aérien qui prendra des mesures correctrices acceptables durant cette période ne sera pas suspendu. Le transporteur qui aura été suspendu ne sera pas réadmis au programme tant qu'il n'aura pas démontré à la satisfaction de la Partie inspectrice sa capacité de se conformer aux conditions requises.

**POUR LE GOUVERNEMENT
DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE**



Daté: 6 18 janvier 2001

**POUR LE GOUVERNEMENT
DU CANADA**



Daté: 6 18 janvier 2001